

Fondée en 1916 à Munich, BMW (Bayerische Motoren Werke) débute dans la fabrication de moteurs pour avions avant de se lancer dans la production de motos puis d'automobiles dès les années 1920. La compétition fait partie intégrante de l'histoire de BMW dès ses débuts, notamment avec des modèles emblématiques comme la BMW 328, victorieuse à la Mille Miglia en 1940, établissant très tôt sa réputation sportive.



La Naissance d'une Légende : la BMW 3.0 CSL Gr.2

Introduite en mai 1972, la BMW 3.0 CSL (« Coupé Sport Leicht ») fut immédiatement reconnue comme une voiture exceptionnelle. Version allégée de la BMW E9 3.0 CS, elle perdait près de 200 kg grâce à l'utilisation intensive d'aluminium pour les portes, le capot et le coffre, ainsi qu'un acier aminci pour la carrosserie. Initialement produite pour homologuer la voiture en compétition, elle devint rapidement une référence parmi les coupés sportifs, incarnant parfaitement l'esprit sportif et la maîtrise technique de BMW.

La version Groupe 2 de la CSL connaît plusieurs évolutions :

- 1972 : Moteur M30 de 3 003 cm³, environ 340 ch avec injection mécanique Kugelfischer.
- 1973 : Cylindrée portée à 3 153 cm³, puissance augmentée à 360 ch.
- 1974 : Introduction du moteur de 3 498 cm³ (3.5 litres), atteignant près de 375 ch.

Année	Cylindrée	Puissance	Injection	Transmission	Particularités
1972	3 003 cm ³	340 ch	Kugelfischer	Getrag rapports	5 Châssis léger, aluminium
1973	3 153 cm ³	360 ch	Kugelfischer	Getrag rapports	5 Apparition du kit "Batmobile"
1974	3 498 cm ³	375 ch	Kugelfischer	Getrag rapports	5 Freins ventilés, suspension Bilstein réglable



L'ensemble boîte-pont évolua également avec une boîte manuelle Getrag à cinq rapports rapprochés et un différentiel autobloquant ZF assurant performance et fiabilité. Le spectaculaire kit aérodynamique « Batmobile », comprenant des ailes élargies, un spoiler avant et un imposant aileron arrière, devint rapidement sa signature visuelle.

La CSL sur tous les Fronts : Domination en Groupe 2

La BMW 3.0 CSL domina largement le Championnat d'Europe des voitures de tourisme (ETCC) de 1973 à 1979. Elle affronta notamment les Ford Capri RS 2600 et RS 3100 dans des batailles mémorables. Parmi les pilotes emblématiques figuraient Hans-Joachim Stuck, Dieter Quester, Toine Hezemans, Niki Lauda, Ronnie Peterson, Brian Redman et Chris Amon.

« Piloter la CSL était un pur plaisir, une voiture parfaitement équilibrée qui répondait immédiatement aux moindres sollicitations du pilote. » – Hans-Joachim Stuck

Parmi les courses mémorables, la victoire aux 24 Heures de Spa-Francorchamps 1973 reste marquante : après une lutte intense avec les Ford Capri, Dieter Quester franchit la ligne d'arrivée sous une pluie battante avec une avance infime, symbole de l'endurance et de la fiabilité exemplaires de la CSL.

Le palmarès fut impressionnant : six titres européens constructeurs consécutifs entre 1973 et 1979. Des victoires remarquables furent également obtenues aux 24 Heures du Nürburgring en 1973 et 1974. La CSL s'illustra aussi en IMSA aux États-Unis, notamment à Daytona et Sebring, confirmant sa polyvalence et sa compétitivité internationale.

En Allemagne, la BMW 3.0 CSL participa également activement au DRM (Deutsche Rennsport Meisterschaft), contribuant à la renommée du championnat allemand face aux Porsche 911 Carrera RSR.



La BMW 3.0 CSL/CSi de Vittorio Pugliese puis de Marco et Maurizio Micangeli

Engagée initialement par Vittorio Pugliese durant les saisons 1978 et 1979 du Championnat Européen des Voitures de Tourisme, cette BMW 3.0 CSL participa à plusieurs épreuves majeures, notamment sur les circuits italiens de Monza, Vallelunga, Mugello et Mugello, mais aussi à Zandvoort aux Pays-Bas. Lors de sa première apparition à Mugello en avril 1978, sous les couleurs d'un équipage composé de Pugliese et du pilote surnommé « Tarta », la voiture décrocha une honorable 10ème place au classement général après avoir signé le 8ème temps en qualifications. Bien que les résultats des courses suivantes en 1979 avec Pugliese et son

coéquipier Biggi restent peu documentés dans les archives officielles, sa présence régulière sur ces grilles de départ témoigne de son engagement compétitif soutenu.

En 1980, la voiture change de mains pour rejoindre les frères Marco et Maurizio Micangeli, cette fois sous la forme d'une BMW 3.0 CSi arborant de nouvelles couleurs distinctives jaune et marron. L'équipage s'engage alors activement dans plusieurs manches européennes, participant notamment aux épreuves prestigieuses de Monza, Vallelunga et Brno. À Silverstone, pour l'édition du Tourist Trophy disputée en septembre, Marco et Maurizio Micangeli obtiennent leur meilleur résultat avec une remarquable 6ème place au classement général, à seulement quatre tours du vainqueur, après s'être élancés depuis la 14ème place sur la grille. Cet excellent résultat valide le travail de préparation moteur minutieux et les ajustements spécifiques apportés au châssis par leur équipe technique. Ainsi configurée, cette BMW 3.0 CSi privée démontra à plusieurs reprises sa capacité à rivaliser efficacement avec les redoutables BMW 3.0 CSL officielles engagées en Groupe 2. Après quelques années de sommeil notre BMW 3L CSL reprendra la piste en courses historiques incluant plusieurs apparitions au Mans Classic. Nécessitant une révision générale et une mise à jour de ses éléments de sécurité, avant de retrouver les pistes, elle attend désormais son nouveau pilote pour relever de nouveaux défis que ce soit en rallye pour le Tour Auto ou pour des courses d'endurance en circuit.



Founded in 1916 in Munich, BMW (Bayerische Motoren Werke) initially manufactured aircraft engines before expanding into motorcycle and later automobile production starting in the 1920s. Competition has been integral to BMW's heritage since its inception, notably through iconic models such as the BMW 328, which triumphed at the Mille Miglia in 1940, establishing its sporting reputation early on.

The Birth of a Legend: BMW 3.0 CSL Gr.2

Introduced in May 1972, the BMW 3.0 CSL ("Coupé Sport Leicht") was immediately recognised as an exceptional car. A lightweight variant of the BMW E9 3.0 CS, it shed nearly 200 kg through extensive use of aluminium for doors, bonnet, and boot, alongside thinner gauge steel for the bodywork. Initially created to homologate the car for racing, it swiftly became a benchmark among sports coupés, perfectly embodying BMW's sporting spirit and technical prowess.



The Group 2 version of the CSL underwent several evolutions:

- 1972: M30 engine, 3,003 cc, approximately 340 hp, Kugelfischer mechanical injection.
- 1973: Engine displacement increased to 3,153 cc, power increased to 360 hp.
- 1974: Introduction of the 3,498 cc (3.5 litres) engine, reaching nearly 375 hp.

Year	Displacement	Power	Injection	Transmission	Specific features
1972	3,003 cc	340 hp	Kugelfischer	Getrag 5-speed	Lightweight chassis, aluminium components
1973	3,153 cc	360 hp	Kugelfischer	Getrag 5-speed	Introduction of "Batmobile" aerodynamic kit
1974	3,498 cc	375 hp	Kugelfischer	Getrag 5-speed	Vented brakes, adjustable Bilstein suspension



The gearbox and drivetrain assembly also evolved, featuring a close-ratio five-speed manual Getrag gearbox and a ZF limited-slip differential, ensuring both performance and reliability. The striking "Batmobile" aerodynamic kit, comprising widened arches, front spoiler, and prominent rear wing, quickly became its visual signature.

CSL Across the Board: Group 2 Dominance

The BMW 3.0 CSL dominated the European Touring Car Championship (ETCC) extensively from 1973 to 1979, notably against fierce competition such as the Ford Capri RS 2600 and RS 3100 in unforgettable battles. Prominent drivers included Hans-Joachim Stuck, Dieter Quester, Toine Hezemans, Niki Lauda, Ronnie Peterson, Brian Redman, and Chris Amon.

"Driving the CSL was sheer pleasure; a perfectly balanced car responding instantly to the driver's slightest inputs." – Hans-Joachim Stuck

Among memorable races, the 1973 victory at the 24 Hours of Spa-Francorchamps stands out: after intense competition with the Ford Capris, Dieter Quester crossed the finish line in torrential rain with a minimal lead, symbolising the CSL's remarkable endurance and reliability. Its impressive record includes six consecutive European manufacturer titles from 1973 to 1979, along with notable victories at the Nürburgring 24 Hours in 1973 and 1974. The CSL also excelled in the IMSA series in the United States, particularly at Daytona and Sebring, confirming its versatility and global competitiveness.

In Germany, the BMW 3.0 CSL actively competed in the Deutsche Rennsport Meisterschaft (DRM), significantly enhancing the championship's prestige against rivals like the Porsche 911 Carrera RSR.



The BMW 3.0 CSL/CSi of Vittorio Pugliese and Later Marco and Maurizio Micangeli

Initially entered by Vittorio Pugliese during the 1978 and 1979 seasons of the European Touring Car Championship, this BMW 3.0 CSL competed in several major events, notably at Italian circuits Monza, Vallelunga, Mugello, and Mugello, and also at Zandvoort in the Netherlands. At its first outing at Mugello in April 1978, driven by Pugliese and the driver known as "Tarta", it secured a respectable 10th place overall after qualifying eighth. Although detailed results from subsequent 1979 races with Pugliese and teammate Biggi are limited, the car's regular appearances underscore its sustained competitive involvement.

In 1980, ownership transferred to brothers Marco and Maurizio Micangeli, competing as a BMW 3.0 CSi in striking new yellow and brown colours. The team actively participated in multiple European rounds, notably at prestigious tracks like Monza, Vallelunga, and Brno. At Silverstone's Tourist Trophy in September, Marco and Maurizio Micangeli achieved their best result, an impressive sixth-place finish, just four laps behind the winner after starting 14th. This strong performance validated the meticulous engine preparation and specific chassis adjustments carried out by their technical team. Configured thus, this privately run BMW 3.0 CSi repeatedly demonstrated its capacity to effectively challenge the formidable factory-run BMW 3.0 CSLs in Group 2. After some years of inactivity, this BMW 3L CSL returned to historic racing, including several appearances at the Le Mans Classic. Requiring a general overhaul and updating of its safety features before returning to the track, it is now awaiting its new driver to take on new challenges, whether in rallying for the Tour Auto or endurance racing on the circuit.

